

WIRTSCHAFTLICHE

ORGAN DER INTERNATIONALEN TRANSPORTARBEITERFÖDERATION

**ERSCHEINT ZWEIMAL
MONATLICH IN DEUTSCHER
ENGLISCHER, FRANZÖSI-
SCHER, SCHWEDISCHER
UND SPANISCHER SPRACHE**

**AMSTERDAM-HOLLAND
VONDELSTRAAT 61
TELEGRAMMADRESSE
INTRANSFE AMSTERDAM
FERNSPRECHER 80186**

Wegen der Ferien erscheint die
nächste Nummer am 15. August

INHALT :

Der Kraftfahrer-Beirat der I. T. F. und die internationale Verkehrsregelung	81
Das faschistische Italien	82
Mitteilungen des Sekretariats	82
Eisenbahner:	
Betriebsleistungen, Abbau u. Löhne bei den amerikanischen Eisenbahnen	83
Das Reichsbahnkapitel im Young- Plan	84
Die Finanzen des englischen Eisen- bahnverbandes im Jahre 1928	86
Transportarbeiter:	
Das Resultat der letzten Internatio- nalen Arbeitskonferenz	87
Die Lohnbewegung im Hafen von Antwerpen	87
Strassenbahnen:	
Notizen	87
Seeleute:	
Propaganda unter dem Bedienungs- personal	88
Esperanto	88

Der Kraftfahrer-Beirat der I. T. F. und die internationale Verkehrsregelung.

Die nächste, vom 31. Juli bis 2. August in London stattfindende Sitzung des Kraftfahrer-Beirats der I. T. F. wird sich mit einer Reihe wichtiger, den Kraftfahrzeugverkehr betreffenden Fragen zu befassen haben. Dieser sich stets mehr ausbreitende und immer schwieriger werdende Verkehr — dabei sei vor allem an den grossen Durchgangsverkehr gedacht — verlangt gebieterisch eine Vereinheitlichung aller zu seiner Regelung getroffenen gesetzlichen und behördlichen Massnahmen. Es ist ein besonders für die Berufskraftfahrer unhaltbarer und unerträglicher Zustand, fortwährend durch die verschiedensten Rechtsgebiete fahren und sich mit den verschiedensten Systemen der Kennzeichnung von Wegen, der Verkehrsregelung etc. vertraut machen zu müssen.

Ein internationaler Ausschuss des Völkerbundes, der sogenannte Ständige Ausschuss für Strassenverkehr, der auf Grund einer Entschliessung des Verkehrsausschusses des Völkerbundes im Jahre 1926 gegründet wurde und die Aufgabe hat, der neuzeitlichen Entwicklung angepasste Entwürfe zu internationalen Kraftfahrzeugverkehrs-Konventionen aufzustellen, hat in verschiedenen Sitzungen, so zuletzt in seiner Tagung vom 13. bis 17. November 1928, nützliche Arbeit geleistet. In besonderer Weise befasste er sich mit der Verkehrstechnik, bzw. mit dem von ihm im Februar 1928 herausgegebenen sog. Grünbuch über Strassenzeichengebung, das nach eingehender Prüfung zusammen mit den im Ausschuss vertretenen massgebenden internationalen Verbänden (*Internationale Handelskammer, Association Internationale des Automobile Clubs Reconnus und Alliance Internationale du Tourisme*) auf Grund der neuesten technischen Erfahrungen, welche die Regierungen inzwischen dem Völkerbund mitgeteilt hatten, eine Reihe von Aenderungen und Zusätzen erfuhr. Es handelt sich hierbei zunächst um die Sperrzeichen, wobei das Prinzip der Bebilderung anerkannt und die Notwendigkeit einer Beleuchtung der Signale bei Nacht betont wird. Bezüglich der Zeichengebung der Verkehrsschutzleute hat man sich auf möglichst einfache Zeichen geeinigt, die immer verständlich bleiben. Auch über die Winkvorrichtungen sind im Grünbuch Einzelheiten festgelegt worden.

Der Kraftfahrer-Beirat der I. T. F. wird nun in seinen bevorstehenden Sitzungen vom Standpunkte der Berufskraftfahrer aus Stellung nehmen zur Frage der internationalen Verkehrsregelung und den Vorschlägen des Völkerbunds-ausschusses. Die I. T. F. ist bisher zu den Sitzungen der Verkehrsausschüsse mit beratender Stimme zugelassen worden. Zweifelsohne wird der Beirat manches zu den Vorschlägen zu sagen haben und Veranlassung nehmen, beim Völkerbund erneut darauf zu drängen, dass den Forderungen der internationalen Verkehrsarbeiterschaft mehr als bisher Rechnung getragen wird.

Das faszistische Italien.

Die wirtschaftliche Lage.

Die wirtschaftliche Lage Italiens ist bei weitem nicht so günstig wie es die Anhänger des Faschismus glauben machen wollen. Die Zahl der in letzter Zeit erklärten Bankrotte ist in beunruhigender Weise gestiegen. Das italienische Amtsblatt nennt für die Stadt Mailand, die grösste Industrie- und Handelsstadt des Landes, im Februar 1929 erfolgte 144 Bankrotte und 11 453 Wechsel und Anweisungen auf Ordre, die nicht eingelöst und protestiert worden sind.

Die Stabilisierung der Lira auf einem zu hohen Stand führte notwendigerweise zu Rückschlägen. Die Handelsbilanz über das Jahr 1928 schliesst mit einem Verlust von 7514 Millionen Papierlire, d. s. 2047 Millionen Goldlire ab. Im Jahre 1929 ist die Lage noch ernster. Wir geben nachstehend die Zahlen über die Ein- und Ausfuhr in den drei ersten Monaten des Jahres, verglichen mit dem Vorjahre:

	1928	1929
	in Millionen Lire	
Einfuhr	5 081 154	5 619 264
Ausfuhr	3 418 519	3 282 251
Defizit	1 662 635	2 337 013

Aus diesen Zahlen ergibt sich eine ganz bedeutende Steigerung des Verlustes. Wenn sich das Handelsleben weiterhin auf dieser Kurve bewegt, wird bis Ende des Jahres eine Lage geschaffen, die zu schweren Komplikationen führen dürfte.

Italien rüstet weiter.

Die italienische Kammer hat vor kurzem einmütig (man kennt übrigens das Geheimnis der Einmütigkeit in diesem Lande) die im Finanzgesetz für die Luft- und Seestreitkräfte vorgesehenen Kredite bewilligt. In einer Rede über die Entwicklung des italienischen Luftverkehrswesens hat sich der Staats-Untersekretär für Luftfahrt, Herr Balbo u. a. dahin geäussert, dass die Regierung die Absicht habe, die Handels-

luftfahrt zu fördern, ihren Aufstieg aber nach militärischen Gesichtspunkten zu leiten. Die Reserveoffiziere der Militärluftfahrt werden auf den grössten italienischen Flugplätzen Gelegenheit haben, ihre Mussezeit mit Flugübungen zuzubringen; ferner wird man ihnen beim Erwerb kleiner Flugzeuge entgegenkommen. In seiner Schlussrede bemerkte Herr Balbo, die italienischen Luftstreitkräfte würden diejenigen Grossbritanniens an Bedeutung schon übertreffen und fügte dem noch hinzu, dass Italien, welches die ihm aus Nizza, Ajaccio und Ljubljana drohenden Gefahren kennen würde, sich ernstlich bemühe, die Hauptluftstreitmacht Europas zu werden.

Admiral Sivianni, der über die Pläne zum Bau von Kriegsschiffen sprach, sagte, dass Italien im Jahre 1932 über weitere 12 Kreuzer, 12 Flottillenführer, 24 Zerstörer und 32 Unterseeboote verfüge, nicht zu reden von den alten, in Reserve stehenden Schiffen.

Die Eisenbahnen.

Während des den Wahlen vorausgegangenen Zeitabschnittes haben es sich die Helfershelfer des Faschismus nicht nehmen lassen, in der Tagespresse Lobgesänge über das Regime in allen Tonarten anzustimmen. Als eines der „grossen Werke“ der Regierung hat man natürlich in besonderen die bewundernswerte Umgestaltung der Eisenbahnen angeführt, welche deren Befreiung aus den „undisziplinierten“ Handlungen brachte, die die „rote“ Eisenbahnergewerkschaft gepredigt hat. Worin bestehen nun die „Verbesserungen“, welche der Faschismus in der Eisenbahnverwaltung eingeführt hat? (Wir wollen absehen von der Schaffung der Eisenbahnmiliz, welche den Staat jährlich ca. 150 Millionen kostet und die man dadurch zu rechtfertigen sucht, indem man eine bedeutende Verminderung der durch Havarie, Diebstahl, Verlust von Waren, Verspätungen etc. entstehenden Schadenersatzsummen vorgibt). Der Faschismus hat die

Eisenbahner der Früchte langer gewerkschaftlicher Tätigkeit beraubt. Ihr Arbeits-einkommen ist vermindert und die Altersgrenze, bei welcher sie in den Genuss von Pension kamen, abgeschafft worden. Zur Belohnung der Arbeit, welche das Eisenbahnpersonal in den Kriegsjahren vollbracht hat, wurden 60 000 Bedienstete aus politischen Gründen entlassen und deren Organisation aufgelöst, sodass die jedes Verteidigungsmittels beraubten Eisenbahner jetzt keine andere Möglichkeit haben als sich zu unterwerfen und zu gehorchen.

In der Hoffnung, sich eine gewisse Beliebtheit zu erwerben, hatte die Regierung vor der kürzlichen Volksabstimmung die Absicht kundgetan, allen Staatsangestellten einige Gehaltsverbesserungen zu gewähren. Aus einigen für die Eisenbahnbediensteten veröffentlichten Zahlen kann man ersehen, unter welchen Bedingungen die Angestellten des faszistischen Staates leben müssen.

Ein Bahnhofsvorstand 1. Klasse (Mailand, Rom, Genua) erhält künftig ein Gehalt von 16 800 bis 18 000 Lire (Höchstgehalt) am Ende der Laufbahn, ein Kontrolleur 1. Klasse 10 200 bis 12 600, ein Bremser 5 700 bis 7 800, ein Lokomotivführer 9 000 bis 11 100, ein Streckenwärter 5 700 bis 7 800, während Schrankenwärterinnen 4 bis 5 Lire täglich verdienen. Von diesen Gehältern kommen noch in Abzug ein gewisser Prozentsatz für Steuern, die Beiträge zur Pensionskasse etc. Einige Angaben über die Lebenshaltungskosten gestatten, den Wert dieser Gehälter besser abzuschätzen. Der durchschnittliche Mietpreis für eine Wohnung von 3 Zimmern mit Küche schwankt in den Grosstädten zwischen 350 und 500 Lire monatlich und in den kleineren Städten zwischen 200 und 300. Die Preise einiger Lebensmittel betragen im Monat April in einer mittleren Provinzstadt: Brot 2 Lire das Kilo, Butter 18 Lire das Kilo, Kartoffeln 1 Lire das Kilo, Fisch (mittlerer Preis) 14 Lire das Kilo, Fleisch (mittlerer Preis) 7 Lire das Kilo. Ein Anzug kostet mindestens 600 Lire.

Mitteilungen des Sekretariats.

Neue Anschlüsse.

Der I.T.F. ist beigetreten die *Union générale des Syndicats et Groupements de cheminots de Roumanie*, die vor kurzem mit 5 600 Mitgliedern errichtete allgemeine Eisenbahnerorganisation Rumäniens.

Personal der Internationalen Schlafwagen-gesellschaft und der Mitropa.

Diejenigen Verbände, die auf unser Rundschreiben betr. Abhaltung einer internationalen Konferenz für obiges Personal noch nicht antworteten, wollen dies unverzüglich tun.

Fragebogen über die Eisenbahner.

Soweit dies noch nicht geschehen ist, bitten wir um möglichst umgehende Beantwortung unserer Fragebogen über die Bemannung von Lokomotiven, die Lage des Aufsichts- und Verwaltungspersonals, und über die Unfälle und Sicherheit des Personals.

Sitzung des Seelutebeirats der I.T.F.

Im Cuxhavener Seemannshelm des Deutschen Verkehrsbundes wird am 6., 7. und 8. Oktober d. J. eine Sitzung unseres Seelutebeirats stattfinden.

Eingegangene Beiträge.

für 1927:		
von den belgischen Eisenbahnern	Fl.	750.—
für 1928:		
von den französischen Hafenarbeitern	„	318.11
für 1929:		
von den belgischen Eisenbahnern	Fl.	750.—
„ deutschen Eisenbahnern	„	3 557.40
„ französ. Transportarbeitern	„	488.10
„ französischen Seeluten	„	75.—
„ lettland. Strassenbahnern	„	14.34
„ österr. Eisenbahnern	„	1 286.82
„ schwedischen Heizern	„	300.—
„ schwed. Transportarbeitern	„	1 327.32

von den kanad. Eisenbahnange-		
stellten	Fl.	840.—
„ spanischen Transport-	„	724.—
arbeitern		

Bevorstehende Kongresse.

Fédération nationale des moyens des transports (französische Transportarbeiter): 13., 14. und 15. September in Paris (Bourse du Travail).

So-Fyrbodernes Forbund i Danmark.

(Dänische Schiffsheizer) 18. August in Kopenhagen.

Der Mitgliederbestand der I.T.F.

Der Mitgliederbestand der I.T.F. betrug am 1. Januar d. J. 2 114 313, d. s. 89 618 Mitglieder mehr als am 1. Januar 1928. Auf die drei Gruppen Eisenbahner, Seelute und sonstige Transportarbeiter entfielen 1 216 851, bezw. 99 342 und 798 120 Mitglieder.



EISENBAHNER

Betriebsleistungen, Abbau und Löhne bei den amerikanischen Eisenbahnen.

Die amerikanischen Eisenbahner sind nicht alle davon überzeugt, dass ihnen das beste Los beschert ist. Es gibt welche unter ihnen, die sich bitter darüber beklagen, dass der Arbeitsertrag in grossem Ausmasse steigt, ohne eine parallele Steigerung der Löhne nach sich zu ziehen.

Noch bitterer sind die Klagen über die Personalverminderungen.

Ueber die Leistungen der amerikanischen Eisenbahnen I. Klasse (etwa 90 % der gesamten Eisenbahnnetze) geben einige Ziffern Aufschluss:

	1924	1925	1926	1927	1928
Nutz-Tonnen-Meilen (Millionen)	426 834	452 819	486 265	471 265	473 973 ¹⁾
Personen-Meilen	36 091	35 950	35 478	33 648	31 466 ¹⁾
Bezahlte Tonnen-Meilen per Güterzug-Lokmeile	576,87	599,79	621,30	622,09	²⁾
Bezahlte Tonnen-Meilen per Güterzug-Meile	646,55	674,93	700,99	702,15	²⁾
Lokomotiv-Meilen (Millionen) (einschl. Bauzüge)	1 660	1 790	1 737	1 680	²⁾
Zug-Meilen (Millionen) (einschl. Bauzüge)	1 204	1 221	1 249	1 221	²⁾
Wagen-Meilen (Millionen) (einschl. Bauzüge)	28 889	30 786	32 666	32 455	²⁾
Betriebskoeffizient	76,13	74,10	73,15	74,54	72,4

1) annähernd. 2) Statistik noch nicht erschienen.

Der erhöhte Nutzeffekt, welchen diese Ziffern andeuten, wird noch schärfer hervorgehoben, wenn man hinzufügt, dass in den Jahren 1924—1927 der Lokomotivpark von 65 358 auf 61 317 Stück sank. Die Verringerung der Güterzugstunden im selben Zeitraum von 52 258 000 auf 49 525 000 ist das Ergebnis der Erhöhung der Verkehrsgeschwindigkeit, der

Nutzlast pro Zug und des Ladevermögens pro Wagen.

Diese Ergebnisse der wissenschaftlichen Betriebsführung stillen den „Efficiency“-Hunger nicht. Nicht nur von den Anlagen und Betriebsmitteln wird mehr gefordert, sondern auch von den Menschen. Aus mehr als einem Grunde sind die nachstehenden Ziffern merkwürdig:

	1924	1925	1926	1927	1928
Personalbestand	1 751 362	1 744 311	1 799 275	1 734 470	1 677 000 ¹⁾
Anzahl Arbeitsstunden pro Kopf	2 589	2 597	2 625	2 604	²⁾
Kopffzahl pro 1000 Zug-Meilen	1,49	1,47	1,47	1,46	²⁾

1) annähernd. 2) Statistik noch nicht erschienen.

Die Ziffern über den Personalbestand erwecken den Eindruck als beständige eine relative Stabilität. Es sind dies jedoch statistische Durchschnittsziffern für ganze Jahre. Der Beschäftigungsgrad weist erhebliche Schwankungen auf. Im Januar 1928 waren nur 1 614 280 Mann beschäftigt und im Juni 1 735 677. Im Januar 1929 sank die Ziffer auf 1 594 744.

Die Anzahl der pro Kopf geleisteten Arbeitsstunden lassen nicht vermuten, dass sie für ein Land gelten, in dem vor 13 Jahren der Achtstundentag eingeführt

wurde, in dem stellenweise die 5tägige Arbeitswoche bereits erobert ist, in dem die Eisenbahnergewerkschaften die Forderung des 6-Stunden-Tages erheben.

Die Kopffzahl pro 1000 Zug-Meilen scheint anzudeuten, dass man mit weniger Leuten, also mit weniger „man-power“*) auskommt. Errechnet man jedoch die Anzahl „man-hours“ pro 1000 Zug-Meilen, so wird das Bild zwar richtiger, aber etwas weniger schmeichelhaft, denn es entfallen i. J.

*) horse-power = Pferdestärke. Demnach wäre „man-power“ zu übersetzen durch „Mannstärke“.

Jahr	pro 1000 Zug-Meilen	St.
1924	3 857,61	St.
1925	3 817,59	„
1926	3 858,75	„
1927	3 801,84	„

Immerhin ist auch hier ein Rückgang des Arbeitsaufwandes festzustellen.

Die Lohnmasse betrug

Jahr	Währung	d. i.	%
1924	\$ 2 624 618 000	44.3	%
1925	2 645 842 000	43.2	„
1926	2 717 628 000	42.6	„
1927	2 689 571 000	43.9	„
1928	2 600 000 000	42.0	„

der Brutto-Einnahmen.

Ueber die Gestaltung der Durchschnittslöhne gibt folgende Tabelle des Bundesverkehrsamtes Aufschluss:

	1924	1927	1928
	\$	\$	\$
Bürobeamte (Klasse B)	1536	1598	1644
Güterbodenarbeiter	1260	1273	1293
Umlader	1104	1125	1148
Rottenarbeiter	876	891	874
Streckenbauarbeiter	888	931	933
Werkstättenarbeiter	960	976	974
Handwerker in Waggonwerkstätten	1673	1790	1798
Elektriker	1932	2014	2012
Maschinenschlosser	1836	1902	1898
Telegraphisten und Stellwerkswärter	1752	1835	1863
Personenzugführer	2904	3073	3093
Güterzugführer	2712	2819	2788
Lokomotivführer (Personenzüge)	3108	3230	3386
Lokomotivführer (Güterzüge)	3012	3149	3255
Personenzugschaffner	1968	2072	2072
Güterzugschaffner	2016	2109	2095
Lokomotivheizer (Personenzüge)	2316	2485	2562
Lokomotivheizer (Güterzüge)	2068	2286	2327

Die Durchschnittslöhne aller Kategorien, mit Ausnahme der Rottenarbeiter, sind i. J. 1928 höher als i. J. 1924, für einige jedoch niedriger als die Löhne von 1927. Die Schwankungen in der Anzahl geleisteter Arbeitsstunden sind an diesem Umstande wohl nicht fremd.

Die Anzahl der Eisenbahner, die weniger als 1000 \$ verdienen, beträgt 330 000. Hierzu schreibt das Organ einer amerikanischen Eisenbahnergewerkschaft: „Fragt einen dieser 330.000 Eisenbahner, was er vom amerikanischen Lebensstandard denkt. Er wird wahrscheinlich antworten: Es ist ein aussichtsloses Beginnen, wenn man versucht, eine Familie zu unterhalten! Man lebt in einem ausranzierten Waggon oder in einer ungesunden Hütte, die Nahrung ist unzulänglich und die Kleidung schäbig. Für Komfort, Erholung oder die Erziehung der Kinder bleibt kein Heller übrig. Dazu kommt noch eine fürchterliche Unsicherheit.“

Im Lande der wissenschaftlichen Betriebsführung wachsen die Bäume nicht in den Himmel.

Das Reichsbahnkapitel im Young-Plan.

Wiederum ist ein Ausschuss von Sachverständigen zusammengetreten, um einen „Reparationsplan“ auszuarbeiten und denselben den Regierungen zur Ausführung zu empfehlen. Während die Dawes-Kommission sich vom Genossen Grassmann auseinandersetzen liess, in welchem Verhältnis die sozialen Klassen des deutschen Volkes nach Ansicht des A.D.G.B. zur Aufbringung der Reparationen heranzuziehen seien, hat die Young-Kommission es vorgezogen, auf die Unterstützung aussenstehender Sachverständiger und Vertreter der öffentlichen Meinung zu verzichten.

Die Dawes-Kommission hatte sich nicht gescheut, nach der Besteuerung der sozialen Klassen Deutschlands zu forschen und zu erklären, dass die reichen Klassen viel zu wenig bezahlen im Vergleich zur deutschen Arbeiterschaft und zu den reichen Klassen in anderen Ländern. So ungebührlich hat die Young-Kommission sich nicht in innerdeutsche Angelegenheiten „eingemischt“. Dafür hat sie aber die indirekten Steuern besonders erwähnt und den deutschen Eisenbahnern eine alles andere als liebevolle Aufmerksamkeit geschenkt.

.

Im Jahre 1924 war das Reparationsproblem in erster Linie das Problem des Wiederaufbaus Deutschlands, denn die Reparationskommission forderte die Dawes-Kommission auf, „Mittel zum Ausgleich des Reichshaushalts und Massnahmen zur Stabilisierung der deutschen Währung zu erwägen.“ Dazu äusserte sich die Dawes-Kommission in folgenden Worten: „Wir haben uns der Tatsache nicht verschlossen, dass der Wiederaufbau Deutschlands nicht Selbstzweck ist. Er ist nur ein Teil des grösseren Problems des Wiederaufbaus Europas.“

Der Wiederaufbau Deutschlands ist vollzogen soweit dies im Rahmen der Verhältnisse eines wiederaufbaubedürftigen Europas möglich ist. Und wie steht es um den Wiederaufbau Europas? Darüber hat die Young-Kommission ihre Ansicht nicht zum besten gegeben, denn dann hätte der Young-Plan das interalliierte Kriegsschuldenproblem, diesen anderen „Teil des grösseren Problems des Wiederaufbaus Europas“, aufrollen müssen.

Der Wiederaufbau Europas hängt von der zufriedenstellenden Regelung des Reparationsproblems und des Kriegsschuldenproblems ab. Zwischen den zwei Problemen besteht Wechselbeziehung. Als die Regelung des zweiten Problems und deren Wirkungen auf die Regelung des ersten von beteiligten Sachverständigen erörtert, und die Möglichkeit einer Herabsetzung der amerikanischen Kriegsguthaben in Europa und die Wirkung einer solchen Herabsetzung auf die deutschen Reparationszahlungen besprochen wurde, blieben die amerika-

nischen Sachverständigen stumm. Anscheinend halten die Vereinigten Staaten den Augenblick noch nicht für gekommen, ihre im Weltkrieg eroberte finanzielle Suprematie für eine Tat der Grossmut zu gebrauchen. Nichtsdestoweniger treffen auch auf das interalliierte Kriegsschuldenproblem fast Wort für Wort die Ausführungen zu, welche die Young-Kommission am Schlusse ihres Berichtes dem Reparationsproblem widmet: „Die Lösung des Reparationsproblems ist eine Aufgabe, die nicht allein Deutschland zufällt, sondern ein gemeinschaftliches Interesse für alle beteiligten Länder beinhaltet und die Zusammenarbeit aller Mächte erfordert.“ Anstatt Deutschland braucht man nur zu lesen „den Alliierten“ oder einfach Europa.

Wir erwarten nicht von der Regelung des Kriegsschuldenproblems, dass sie das Reparationsproblem aufheben wird. Dafür wurzelt das Reparationsproblem moralisch zu tief. Von der Idee, Deutschland müsse alle Kosten des Krieges bezahlen, einschliesslich der Militärbudgets seiner Gegner, die auch ohne Krieg Riesensummen verschlungen hätten, einschliesslich aller zugrunde gegangenen Kriegsschiffe, die heute ohnehin völlig entwertet sein würden, ist man längst abgekommen. Damit sind auch die astronomischen Reparationsziffern verschwunden. Hingegen geblieben ist das Empfinden, dass das Land, auf dessen Boden fast keine Kriegsverwüstungen angerichtet wurden, nach Kräften beitragen müsse, um die Stätten des Grauens wieder in die blühenden und wohllichen Gefilde, Dörfer und Städte, die sie einst waren, umzuwandeln.

An die Stelle der Idee des Tributs des Besiegten an den Sieger tritt allmählich das Bewusstsein, dass alle vom Kriege betroffenen Nationen in diesem Jahrhundert ihre Kräfte vereinen müssen, um allen über die Folgen der Katastrophe hinwegzuhelfen. Die deutschen Reparationen stellen nur einen Teil der Anstrengungen dar, die der Selbsterhaltungstrieb von allen europäischen Völkern fordert.

Dass es ohne Zahlen nicht geht, ist schliesslich nur der Tatsache der Entdeckung der Zahlen zu verweisen. Der Zahlenplan des Young-Planes erstreckt sich auf zwei aufeinanderfolgende Zeiträume von 37 und 21, zusammen 58 Jahren. Auch die astronomische Genauigkeit der aufgestellten Berechnungen über 50 Jahre hinaus vermögen uns nicht von der Ansicht abzubringen, dass selbst in den ersten 37 Jahren sich manche Meinung über das Reparationsproblem ändern wird.

.

Den Leuten, die das Gaukelspiel mit Millionen und Milliarden lieben, hat der Young-Plan ein vereinfachtes Schachbrett gebracht. Nach dem Dawes-Plan betrug die Jahresleistung 2,5 Milliarden

Goldmark. Diese setzten sich wie folgt zusammen:

	Millionen Goldmark.
Reparationsdienst der Reichsbahn	660
Industrieobligationen	300
Ertrag der von der Reichsbahn für Rechnung des Reiches erhobenen Verkehrssteuer, beschlagnahmt bis zur Höhe von	290
Reichseinkommen aus Zoll-, Bier-, Tabak- und Zuckersteuer und aus dem Alkoholmonopol, beschlagnahmt bis zur Höhe von	1250
Zusammen	2500.

Der Young-Plan sieht nicht eine unbewegliche Gesamtziffer vor. Die jährliche Gesamtleistung schwankt zwischen 1.685,0 und 2.428,8 Millionen Goldmark. In den ersten 37 Jahren beträgt die Durchschnittsleistung 1.988,8 Millionen. Hinzu kommt während der ersten 20 Jahre der Zinsen- und Tilgungsdienst der Dawes-Anleihe vom Jahre 1924 (70—90 Mill. jährlich). Die Reparationslast ist also materiell erheblich erleichtert. Moralisch ist sie weniger verletzend gemacht worden: die Kommissare der verpfändeten Einkommensquellen und die ausländischen Mitglieder im Verwaltungsrat der Reichsbahn verschwinden, die Beschlagnahme der Steuern wird aufgehoben. Die Verteilung der Last ist vereinfacht. Die Industrieobligationen, eine „Reparationsform“ direkter Steuern, werden abgeschafft und der deutschen Regierung wird empfohlen, diese Steuern vermittels eines einfachen und fiskalischen Verfahrens dem Reichshaushalt zuzuführen. Die frühere Belastung des Reichshaushalts mit 1.550 Millionen Goldmark wird herabgesetzt auf eine zwischen 1.025 und 1.768,8 Millionen Goldmark schwankende Jahresleistung. Die durchschnittliche jährliche Belastung des Reichshaushalts während der ersten 37 Jahre beträgt 1.328,8 Millionen.

Der Anteil der Reichsbahn an den moralischen Erleichterungen liegt in der Aufhebung der dinglichen Haftung. Die Möglichkeit, dass der Vertrauensmann der Gläubiger, der Eisenbahnkommissar, bei Zahlungsverzug die Hand auf das Unternehmen legt, ist ausgeschaltet. Die Reparationsschuldverschreibungen, der Besitzanteil der Gläubiger am Unternehmen, kommen in Fortfall. An ihre Stelle tritt ein bei der Bank für internationale Zahlungen zu hinterlegendes Zertifikat, in welchem die Eisenbahn ihre Reparationsverpflichtungen anerkennt.

Die Reichsbahn muss nach wie vor 660 Millionen aufbringen. Auf den ersten Blick liegt hier keine materielle Erleichterung vor. Jedoch gibt der Young-Plan dem Reich das Verfügungsrecht über die Verkehrssteuer zurück und erklärt, dass die Verkehrssteuer notwendigenfalls zur Bildung der Jahresleistung von 660 Millionen mit heranzuziehen ist. Ob die Verkehrssteuer ganz oder teilweise zur Erledigung der Reparationsverpflichtungen der Reichsbahn zu verwenden ist oder

nicht, folglich ob die Reichsbahn der materiellen Erleichterungen teilhaftig wird oder nicht, ist nunmehr eine Frage der deutschen Innenpolitik. Wenn diesbezügliche Forderungen gestellt werden, hört für Parteien oder Regierungen das Versteckspiel auf.

* * *

Die Beibehaltung der Reichsbahn als Reparationsobjekt schafft einen Widerspruch in der Stellungnahme der Sachverständigen. In der Aufzählung der Unterschiede zwischen dem neuen Plan und dem Dawes-Plan sagen sie:

„Nach dem Dawes-Plan kann Deutschland die Begleichung seiner Verpflichtungen in Mark zwar gestattet werden, aber nur durch die Anwendung eines Transferschutz-Systems, welches eine gewisse Kontrolle von aussen her mit sich bringt. Dieses Verhältnis wirkt einschränkend auf den Kredit und die finanzielle Unabhängigkeit Deutschlands und macht jegliche Mobilisierung der deutschen Schuld schwierig, wenn nicht gar unmöglich. Der neue Plan würde die auf ihn gesetzten wesentlichsten Erwartungen nicht erfüllen, wenn er diese Bestimmungen nicht beseitigte und wenn er es nicht Deutschland überliesse, seinen Verpflichtungen unter seiner eigenen und vollen Verantwortung nachzukommen.“

Durch das Eisenbahnkapitel im Young-Plan wird Deutschland daran gehindert auf „eigene und volle Verantwortung“ selbst zu bestimmen, ob und gegebenenfalls in welchem Masse die Reichsbahn Reparationen aufzubringen hat. Warum gilt nicht für drei Drittel der Reparationen, was für zwei Drittel gilt, nämlich „dass die grundlegende Bürgschaft für die Zahlung der Annuitäten gegeben ist durch das feierliche Versprechen der deutschen Regierung, Versprechen, dem keine einzige neue Bürgschaft etwas zufügen kann“?

Die ausdrückliche Erklärung der Sachverständigen, dass sie „die Beibehaltung einer Beitragsleistung seitens der Reichsbahngesellschaft vorschlagen, nicht nur wegen der Bürgschaften, die diese stellt, sondern auch als bequemes Mittel zur Aufbringung der erforderlichen Einnahmen,“ ist unvereinbar mit den bekundeten liberalen Auffassungen über die Notwendigkeit der finanziellen Unabhängigkeit Deutschlands und über den Wert materieller Bürgschaften.

Nicht nur die Belastung, sondern auch die Betriebsform des Reichsbahnunternehmens ist Gegenstand der Sorgen der Sachverständigen gewesen. Ihre diesbezügliche Empfehlung lautet:

„Unter andern ist es eine der Aufgaben des im vorliegenden Berichte vorgesehenen Organisationskomitees, durch geeignete Massnahmen dafür zu sorgen, dass der private und unabhängige Charakter der Reichsbahngesellschaft, einschliesslich ihrer selbständigen Geschäftsführung in wirtschaftlichen und finanziellen sowie in Per-

sonal-Angelegenheiten während der Geltungsdauer des Planes, ohne Dazwischenkunft der deutschen Regierung, gewahrt wird.“

Es bereitet keine ausserordentlichen Schwierigkeiten, die Reichsbahn in die Form eines Selbstverwaltungskörpers zu kleiden, ihr den Titel einer Gesellschaft zu geben. Indem man sie ferner dem für alle Erwerbsunternehmen geltenden *gemeinen Recht* unterwirft, verleiht man ihr den „privaten und unabhängigen Charakter“. Aber hier ist doch wohl die Frage erlaubt, womit diese ausdrückliche Forderung vom Standpunkt der Gläubiger aus gerechtfertigt wird! ? Darüber schweigt der Sachverständigenbericht.

Welche Interessen der Gläubiger gebieten der Erwähnung der Personalfragen? Da die Gläubiger auf materielle Bürgschaften verzichten, was erwarten sie von dieser Bestimmung? Was können sie dabei verlieren, wenn den Beamten und Arbeitern der Reichsbahn dieselben Pflichten auferlegt und dieselben Rechte eingeräumt werden, wie den Arbeitern, Angestellten und Beamten ganz Deutschlands?

Für einen nichtdeutschen Staat dürfen die Bestimmungen des Young-Planes über die Betriebsform der Reichsbahn nur eine geringe politische Bedeutung haben. Die Bestimmungen hinsichtlich der Arbeitgeberbefugnisse der Reichsbahn sind für einen nichtdeutschen Staat jeglicher politischer Bedeutung entblösst und wir weigern uns zu glauben, dass die Regierung eines Gläubigerstaates ihren Sachverständigen eine solche Instruktion mit auf den Weg gegeben hat.

Ob und welche finanztechnischen Vorteile diese Bestimmungen des Young-Planes den Gläubigern bieten, muss man uns erst noch klar machen. Wir vermögen nicht, diese Vorteile zu erraten.

Dasselbe gilt für das Verbot der „Dazwischenkunft“ der deutschen(!) Regierung. Uebrigens, wo fängt diese „Dazwischenkunft“ an? Herr Young und seine Kollegen sagen nicht, wer den Verwaltungsrat der Reichsbahngesellschaft zu ernennen hat. Wenn wir auf den Dawes-Plan zurückgreifen, so fallen die den Gläubigern vorbehaltenen Sitze nunmehr an die deutsche Regierung zurück. Ist die Ernennung der Mitglieder des Verwaltungsrates nicht schon „Dazwischenkunft“? Oder bedeutet das Verbot der Dazwischenkunft, dass die deutsche Regierung dem Verwaltungsrat keine Vorschriften machen darf? Will jemand allen Ernstes die deutsche Regierung verpflichten, Leute auf sechs Jahre in den Verwaltungsrat des grössten volkswirtschaftlichen und *staatseigenen* Unternehmens zu ernennen und ihr gleichzeitig das Recht absprechen, ihren Vertretern Anweisungen zu geben, wie sie die „Wahrung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft“ — Dawes-Plan

dixit — versteht? Eine solche Ungeheuerlichkeit wollen wir den respektablen Sachverständigen nicht unterschieben.

Oder bedeutet das Verbot der Dazwischenkunft, dass die deutschen Gesetze auf die Gesellschaft keine Anwendung finden, oder gar der Gesetzgebung des Reiches Schwierigkeiten bereitet werden sollen? Wenn es das bedeuten soll, dann ist es fraglich, ob das gesteckte Ziel auf die Dauer erreicht wird. Indem man den deutschen Eisenbahnern klar und deutlich sagt, dass sie von den Gesetzen ihres Landes nichts mehr erwarten dürfen, indem man das gesamte Arbeits- und Beamtenrecht Deutschlands für sie wertlos macht, macht man ihnen deutlich, dass für sie nur das Recht des Stärkeren gilt. Da dürfte es wohl auch eines Tages eintreten, dass ein Gewerkschaftsführer der Eisenbahner eine derbe Sprache reden kann, etwa so wie der verstorbene Führer der deutschen Bergarbeiter Hue, welcher, gestützt auf die gewerkschaftliche Macht seiner Berufsgenossen, vor der interalliierten Kohlenkommission in Spa erklären konnte: „Die Herren können ja beschliessen was sie wollen. Schliesslich ist es Sache der deutschen Bergarbeiter, die Kohlen herbeizuschaffen.“

Gegen die Auslegung, mit dem Verbot der Dazwischenkunft seien auch die Gesetzesanwendung und Gesetzgebung gemeint, gibt es folgende Erklärung der Sachverständigen: „Wir haben uns mit der technischen, nicht mit der politischen Seite des uns vorgelegten Problems befasst.“ Daraus kann man ablenken, dass es nicht in ihren Absichten gelegen hat, das Selbstregierungsrecht des deutschen Volkes zu beschneiden.

Entweder bedeutet das Verbot der Dazwischenkunft der deutschen Regierung etwas oder es bedeutet nichts. Wenn es etwas bedeutet, dann muss gesagt werden, was. Wenn es nichts bedeuten soll! . . .

Die Gläubigerstaaten haben kein wirkliches, durch die Technik des Reparationsproblems bedingtes Interesse an der Betriebsform und an den Arbeitgeberbefugnissen der Reichsbahngesellschaft. Man kann selbst weiter gehen und behaupten, dass die Gläubigerstaaten an die vollständige Freigabe der Reichsbahn gedacht hatten und dass es die *deutschen* Sachverständigen waren, welche die Young-Kommission auf den Weg brachten, der zur Beibehaltung der Reichsbahn als Reparationsobjekt führte. Als Beweis diene der Young-Bericht selbst: „Nach sorgfältiger Prüfung der von den *deutschen* Sachverständigen formulierten Vorschläge hat das Komitee erachtet, dass die von ihm vorge schlagenen Annuitäten nicht einzig und allein aus dem Reichshaushalt fliessen sollen, sondern dass es angebracht ist, eine der vom Dawes-Plan benützten Einkommensquellen, nämlich die Eisenbahngesellschaft, beizubehalten.“

Es liegt auf der Hand, dass nur gewisse *deutsche* Kreise ein Interesse daran haben können, dass die Frage, ob und wie die Reichsbahn mit Reparationen zu belasten sei, nicht der Entscheidung der Vertretung des deutschen Volkes völlig überlassen bleibt.

Die Frage, warum die Sachverständigen der Gläubigerstaaten das Angebot angenommen haben, ist leicht zu beantworten. Sie haben keinen Grund, über das „feierliche Versprechen der deutschen Regierung“ hinaus, eine materielle Bürgschaft zu verschmähen. Weiter gibt es einige Persönlichkeiten in der Young-Kommission, die wegen ihrer regie-feindlichen Gesinnung bekannt sind und denen sich hier eine willkommene Gelegenheit bot, dem Staatsbahngedanken eins auszuwischen.

Das deutsche Volk hat hier mit Wölfen im eigenen Lager zu tun, die das Missgeschick ihres Landes, die regie-feindliche Gesinnung amerikanischer und anderer Finanzmagnaten, und die Weitläufigkeit der Verhandlungen über einen komplizierten Gegenstand dazu benützen wollen, um das deutsche Volk zu überumpeln, die Privatindustrie zu entlasten und dem rechtmässigen Eigentümer der Reichsbahnen die Ausübung seines Eigentumsrechtes unmöglich zu machen. Den Trägern des Staatsbahngedankens ist eine internationale Gegnerschaft entgegengetreten.

* * *

Da der Young-Plan die Reparations-schuldverschreibungen aufhebt, können alle damit zusammenhängenden Bestimmungen aus dem Reichsbahngesetz entfernt werden. Bestimmungen über das Grundkapital, das Betriebsrecht und dessen Ausschliesslichkeit oder Weiterübertragung, über Leistungen für andere Verwaltungen, Steuerbefreiung, Verkehrssteuer, Geltung oder Nichtgeltung des Handelsgesetzbuches oder anderer Gesetze oder Verordnungen, über den amtlichen oder nichtamtlichen Charakter der Reichsbahnstellen, die Rechts- und Dienstverhältnisse der Bediensteten, das Aufsichts- und Auskunftsrecht der Regierung, das Tarifwesen, den Zinsen- und Tilgungsdienst, die Fahrpläne, das Verhandlungsrecht, die Baupläne, das Enteignungsrecht, das Eisenbahn- und Wegerecht, die Aufsicht über Privatbahnen, den Staatsvertrag, die Gerichtsbarkeit, *das alles sind Dinge, die mit der Technik des Reparationsproblems in keiner Weise verknüpft sind, die also nicht in ein internationales Reparationsabkommen gehören.*

Politische, soziale, wirtschaftliche und juristische Geschehnisse und Evolutionen in Deutschland — und selbst in seiner Umgebung — können im Laufe von 58 Jahren Verhältnisse zeitigen, wo solche *reparationsfremden* Bestimmungen geändert werden müssten. Wenn diese Bestimmungen dem Reparationsabkommen einverleibt sind, müsste Deutschland mit den vertragschliessenden Mächten

unterhandeln, z. B. um neue Bestimmungen in sein Handelsgesetzbuch aufzunehmen.

Da nun der Young-Plan — zu Recht oder zu Unrecht — über die Belastung der Reichsbahn entschieden hat, muss das Reichsbahngesetz der neuen Lage angepasst werden. Der Young-Plan will technisch sein, nicht politisch. Es liegt daher sehr nahe, in das neue Gesetz nur Bestimmungen technischer Art aufzunehmen. Das Reichsbahngesetz muss in zwei Gesetze zerfallen :

- a) *ein Gesetz, welches die im Young-Plan aufgezählten Verpflichtungen regelt und Bestandteil des Reparationsabkommens wird* und nur durch Amendierung des Reparationsabkommens selbst abgeändert werden kann;
- b) *ein Gesetz, welches die obendrein für Deutschland geltenden Rechte und Pflichten des Reichsbahnunternehmens umschreibt und von der deutschen Gesetzgebung allein beschlossen wird* und nach Bedürfnis abgeändert werden kann wie jedes andere deutsche Gesetz.

Die Finanzen des englischen Eisenbahnverbandes im Jahre 1928.

Im Jahre 1926 hat der englische Eisenbahnverband einige Haare lassen müssen. An Unterstützungen wurden nicht weniger als 40 Millionen Mark, davon mehr als 37 Millionen Streik- und Gemassregeltenunterstützung, ausgezahlt. Bei der Genossenschaftsbank musste eine grössere Anleihe aufgenommen werden; nach dem Streik betrug der Soll-Saldo bei der Bank mehr als 20 Millionen Mark! Am 4. August 1928 wurde die letzte Rate abbezahlt.

Zur Beseitigung des Defizits wurde im Jahre 1927 ein Extrabeitrag von 3 Pence pro Woche erhoben, welcher ungefähr $3\frac{1}{4}$ Millionen Mark einbrachte. 10 Prozent der Mitglieder weigerten sich, den Extrabeitrag zu entrichten. Sie kündigten ihre Mitgliedschaft und traten wieder bei, als die Notmassnahme ausser Kraft gesetzt wurde. Ferner wurde der ordentliche Verbandsbeitrag um 1 Penny erhöht, wodurch die Einnahmen an Beiträgen um ca. $1\frac{1}{2}$ Millionen Mark gestiegen sind.

In seinem bescheidenen Tone meint Kollege Cramp, dass diese finanziellen Leistungen ohne Selbstüberhebung als eine lobenswerte Præstatiön betrachtet werden dürfen. Das Vermögen des Verbandes überstieg am 1. Januar 1929 1 Million Pfund (20,7 Millionen Mark). Das Defizit der Verbandskasse verringerte sich um $2\frac{1}{2}$ Millionen Mark und beträgt nun noch 8 Millionen Mark. Für Rechtsschutz wurden 250 000 Mark, für Arbeitslosenunterstützung 525 000 Mark verausgabt.

Aus dem Invalidenfonds wurden mehr als 800 000 Mark, aus dem Begräbnis- und Waisenfonds mehr als eine Million, aus dem Unfallversicherungsfonds 325 000 Mark, aus der Krankenkasse beinahe 200 000 Mark an Unterstützungen gezahlt.

Eine solche Ausführung des Young-Planes fördert die vom Sachverständigen-Komitee gewollte Wiederherstellung der Selbständigkeit Deutschlands. Sie bringt in das zukünftige Reparationsabkommen, was hinein gehört und vermeidet, das gesamte Eisenbahnrecht Deutschlands auf 58 Jahre in einen internationalen Vertrag zu binden.

Der I.T.F.-Kongress von Paris (1926) erhob den Vorwurf, „dass die im Interesse des Grosskapitals tätige Geheimdiplomatie und die hohe Bürokratie in Ausführung des zwischen der Reparationskommission und der deutschen Regierung beschlossenen Abkommens vom 9. August 1924, in die für die deutsche Reichsbahn erlassenen Gesetze zum Nachteil des Personals der deutschen Reichsbahngesellschaft Bestimmungen aufgenommen haben, die nicht durch die Anforderungen des Dawes-Planes geboten sind“.

Die I.T.F. wünscht nur, dass ihr das neue Reichsbahngesetz keine Veranlassung dazu gibt, diesen Vorwurf auch gegen die den Young-Plan ausführenden Instanzen zu erheben.

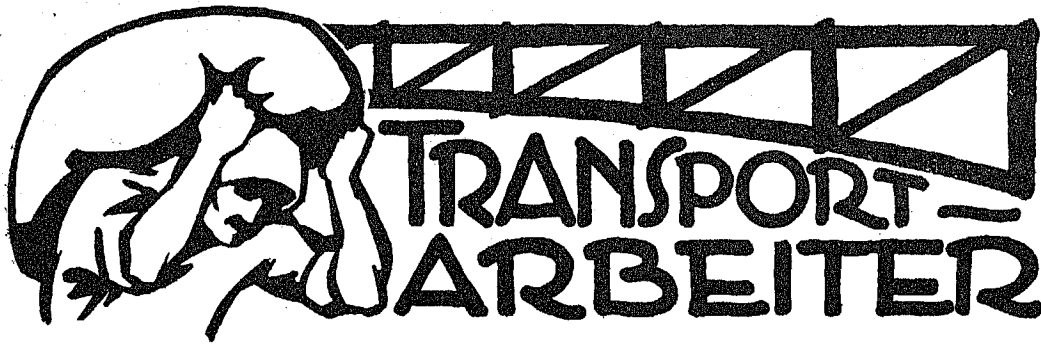
Der Angriff der konservativen Regierung auf die Gewerkschaften durch die Schaffung des Gewerkschaftsgesetzes vom Jahre 1927 ist vollständig misslungen. Bekanntlich warfen die englischen Gewerkschaften einen gewissen Betrag pro Mitglied für politische Zwecke aus. Diejenigen Mitglieder, die hiermit nicht einverstanden waren, mussten schriftlich Verwahrung dagegen einlegen und ihr Anteil durfte dann dem politischen Fonds nicht überwiesen werden. Die konservative Regierung behauptete, dass auf die Mitglieder ein unerlaubter Druck ausgeübt werde und kehrte die Sache um. Fortan mussten die Mitglieder schriftlich erklären, mit der Abführung des politischen Beitrags an den politischen Fonds einverstanden zu sein.

Soweit die N. U. R. in Frage kommt, haben mehr als 90 % der Mitglieder eine solche Erklärung unterzeichnet und die übriggebliebenen werden sicher noch nachkommen. Das berüchtigte Gewerkschaftsgesetz wird nach den jüngsten Ereignissen wohl bald das Zeitliche segnen.

Lohnbewegung in Gross-Britannien.

Die diesjährigen Generalversammlungen der drei englischen Eisenbahnergewerkschaften haben beschlossen, das im August 1928 abgeschlossene Abkommen über 2½prozentige Herabsetzung aller Gehälter und Löhne zu kündigen. Die Kündigung muss durch die Gewerkschaften gemeinschaftlich erfolgen.

Die Vorstände beraten zur Zeit über die zu unternehmenden Schritte um mit den Eisenbahngesellschaften in Verhandlungen zu treten.



Das Resultat der letzten Internationalen Arbeitskonferenz.

Die Arbeit, welche die I.T.F. und die ihr angeschlossenen Organisationen bereits im vergangenen Jahre auf der damaligen Internationalen Arbeitskonferenz geleistet hat, um ihre Forderungen bezüglich einer internationalen Schutzgesetzgebung für Hafentarbeiter zu propagieren und durchzusetzen, hat in der diesjährigen Konferenz zu dem gewünschten Resultate geführt, d. h. die Konferenz hat mit übergrosser Stimmenmehrzahl eine internationale Konvention angenommen, welche den verschiedenen Regierungen zur Ratifizierung unterbreitet werden wird. Dank des entschlossenen Auftretens der Vertreter von bei der I.T.F. angeschlossenen Organisationen, der unter ihnen herrschenden Disziplin und ganz besonders ihrer Führung durch den Vorsitzenden der Hafentarbeiter-Sektion der I.T.F., dem Genossen E. Bevin, ist es in wochenlanger, zäher Arbeit gelungen, den vom Internationalen Arbeitsamt eingereichten Entwurf in ausreichendem Masse zu verbessern, so dass die zustandgekommene Konvention im wesentlichen übereinstimmt mit dem Entwurfe, der im vergangenen Jahre seitens der I.T.F. ausgearbeitet und der damaligen Internationalen Arbeitskonferenz als Vorlage vorgelegt wurde. In der nächsten Nummer unseres I.T.F.-Blattes werden wir den vollständigen Text der Konvention bringen und auch noch einige weitere Kommentare dazu geben. Für heute wollen wir uns darauf beschränken, unserer Befriedigung über das vorläufig erzielte Resultat zum Ausdruck zu bringen. Wenn auch diese Konvention vorläufig nur auf dem Papier steht und ihre Ratifizierung in den verschiedenen Ländern noch stattfinden muss, und wenn auch Ratifizierung in der Praxis noch nicht gleichbedeutend ist mit Durchführung, so zeigt der angenommene Entwurf doch, was durch straffe internationale Organisation und Zusammenarbeit seitens der Hafentarbeiter und Transportarbeiter zu erreichen ist.

Die Lohnbewegung im Hafen von Antwerpen.^{*)}

(C. M.) Im Dezember 1928 haben, wie bereits an dieser Stelle mitgeteilt, die Arbeitgeber und Arbeitnehmer die Vereinbarung über die Regelung der Hafentarbeiter angenommen. Ein Teil dieser Vereinbarung, welcher sich auf die Löhne bezieht, wurde für sechs Monate abgeschlossen und konnte in dieser Zeit von beiden Parteien gekündigt werden.

Da die Kosten der Lebenshaltung in den ersten Monaten des laufenden Jahres fortwährend stiegen, haben die Arbeitnehmer die Lohnvereinbarung gekündigt und gleichzeitig eine Aenderung in der Entschädigung der halben Schichten gefordert.

Das Schlussergebnis der Verhandlungen war ein Erfolg für die Arbeiter. Die Grundlöhne der Morgen-, Tag- und Nachmittagschichten haben mit Wirkung ab 1. Juli eine Erhöhung von Fr. 2.— im Tag, und die der Nachtschicht eine solche von Fr. 3.— erfahren.

Für die Stauerelarbeiter gelten nun folgende Mindestsätze:

Morgenschicht	Belg. Fr. 67.—
Tagschicht	„ „ 62.—
Mittagschicht	„ „ 72.—
Nachtschicht	„ „ 93.—

Die Erhöhung von Fr. 2.— kommt auch allen anderen Hafentarbeitern zu, welche pro Tag bezahlt werden. Auch die Akkordarbeiter erhalten zu dem verdienten Lohn noch einen Zuschlag von Fr. 2.—

Der Lohn der wochenweise bezahlten Fuhrleute und Traktorenfahrer erfährt eine Erhöhung um Fr. 10.—. Deren Mindestlohn beträgt, je nach Kategorie, Fr. 322.— bis Fr. 337.—.

Um zu einer Lohnregelung von längerer Dauer zu gelangen, wird künftig bei einer Aenderung wiederum die Indexziffer der Lebenshaltung zugrundegelegt werden. Die jetzigen Löhne werden solange Gültigkeit haben, als die Indexziffer zwischen 860 und 940 Punkten schwankt. (Am 25. Juni war die Indexziffer für Antwerpen und Umgebung 911).

Steigt die Indexziffer auf 941 Punkte, so werden die Löhne um Fr. 2.— erhöht, u. z. solange sie zwischen 941 und 965 schwankt. Eine weitere Lohnerhöhung von Fr. 2.— tritt automatisch in Kraft, sowie die Indexziffer 966 Punkte beträgt.

Die selbe Methode wird auch beim Fallen der Ziffer angewandt. Damit ist aber vorläufig nicht zu rechnen, weil schwerlich von einer Herabsetzung der Lebenshaltungskosten gesprochen werden kann.

Eine weitere Verbesserung wurde hinsichtlich der Schichteneinteilung erzielt. Die Arbeitgeber wollten heimlich das Schichtensystem sabotieren und taten dazu folgendes:

Sie nahmen für die Morgenschicht, d. i. von 6 bis 10 und von 10 1/2 bis 2 Uhr, Arbeiter an. Um 10 Uhr wurden sie mit einer halben Schicht abgespeist, obgleich an Bord des selben Schiffes auch Schichten von 8 bis 12 und von 13 bis 17 Uhr gearbeitet wurden.

^{*)} Dieser Artikel gehört nicht zu der Artikelserie über die Entwicklung der Hafentarbeiter in Antwerpen.

Dieses System schuf unter den Arbeitern der Morgenschichten, die sich mit vier Stunden Arbeit bescheiden mussten, viel Unzufriedenheit. Die Arbeitgeber haben also diese Schichten — auch die Tag- und Nachmittagschichten — ineinandergeschoben.

Die Arbeiter haben auf die Unhaltbarkeit einer solchen Anwendung des Schichtensystems hingewiesen. Die Forderung der Arbeiter ging dahin, dass wenn in der Morgen- und Nachmittagschicht nur ein halber Tag gearbeitet wird, nicht vier, sondern sechs Stunden bezahlt werden müssen.

Es wurde nun folgendes beschlossen:

„Die in der Morgen- oder Nachmittagschicht beschäftigten Arbeiter haben Anspruch auf einen Mindestlohn von 6 Stunden, errechnet auf Grund des Schichtlohns und des in Betracht kommenden Betriebes, es sei denn dass sie zuvor davon verständigt wurden, dass sie nur für eine halbe Schicht angenommen worden sind.“

Die Arbeiter haben diese neue Lohnregelung mit Genugtuung angenommen. Am 1. Juli hat sich dann auch kein einziger Zwischenfall am Hafen ereignet.

Nachdem nun eine Lohnregelung auf unbestimmte Zeit getroffen worden ist, nimmt sich die Hafenkommission vor, sich jetzt mit der Durchführung der sozialen Massregeln zu beschäftigen, welche zu einer grösseren Ordnung in Betrieben führen und im Gefolge haben müssen, dass die seit Jahren bestehenden Missstände beseitigt und die Arbeitgeber zur sozialen Arbeiterfürsorge herangezogen werden.

STRASSEN BAHNEN

Die Londoner Strassenbahnen bleiben in Händen der Stadtgemeinde.

Wie früher mitgeteilt, ist es in der vorigen Session des englischen Parlamentes infolge des Widerstandes von Arbeiterschaft nicht möglich gewesen, die beiden Gesetzesvorschläge zu erledigen, wonach die Londoner städtische Strassenbahn in die Hände eines privaten Konsortiums übergehen sollte, welches die Omnibuslinien und Untergrundbahnen betreibt. Die Gesetzesvorschläge sind in dritter Lesung vom Unterhaus angenommen worden, mussten aber noch dem Oberhaus unterbreitet werden.

Am 4. Juli hat nun der neue Verkehrsminister in einer Besprechung mit Vertretern des Gemeinderats und der Londoner Untergrundbahngesellschaften angekündigt, dass die Regierung dem Parlament die Annahme der fraglichen Gesetzesvorschläge nicht empfehlen könne. Dieser von den Gesetzesvorschlägen endgültig abweichende Beschluss stellt einen schönen Erfolg für die Arbeiterpartei dar, die sich mit allen Mitteln gegen deren Annahme gewehrt hat. Der Beschluss wird es ermöglichen, das Problem der Zusammenarbeit der Londoner Transportmittel von neuem zu untersuchen und eine Lösung zu finden, welche alle öffentlichen Interessen berücksichtigt.

Neue Löhne bei den Strassenbahnen verschiedener deutscher Städte.

In mehreren deutschen Städten sind in letzter Zeit die Kollektivabkommen für das Strassenbahnpersonal

unter Anbringung von Verbesserungen erneuert worden.

So wurde in *Bremen*, nachdem sich Verhandlungen mit den Arbeitgebern zerschlagen hatten, ein Schiedsspruch gefällt, der eine Lohnerhöhung von 3 Pf. in der Stunde und eine Verminderung der bisher vorhandenen 6 Gehaltsstufen auf 5 vorsteht. Die Grundlöhne der ledigen Fahrer und Schaffner betragen jetzt 81 bis 94 Pf., die sozialen Zulagen für Verheiratete 3 Pf. für die Frau und für jedes Kind bis zur Vollendung des 15. Lebensjahres ebenfalls 3 Pf. Die Lohnregelung gilt bis 31. Oktober 1930.

In *Heidelberg* fanden am 10. Mai Verhandlungen statt, wobei Erhöhung der Löhne von 4 Pf. in der Stunde ab 1. Juni vereinbart wurde. Von diesem Datum ab betragen die Löhne 98 bis 104 Pf. in der Stunde; die Löhne des Werkstätten- und Streckenpersonals schwanken zwischen 77 und 108 Pf. Die neuen Sätze gelten bis 31. Mai 1930. Die Vereinbarung kann mit einmonatiger Frist gekündigt werden.

In *Lübeck* ist nach Verhandlungen mit der Strassenbahndirektion für das gesamte Fahr- und Werkstättenpersonal rückwirkend ab 1. April eine Lohnerhöhung von 5 Pf., und ab 1. Oktober eine weitere von 2 Pf. vereinbart worden. Das Lohnabkommen ist erstmalig zum 1. April 1930 mit einer Kündigungsfrist von 2 Monaten kündbar. Die neuen Löhne der Führer und Schaffner betragen 98 bis 100, bzw. 95 bis 97 Pf., wozu noch eine Sozialzulage von 3 Pf. für die Frau und jedes Kind bis zum vollendeten 16. Lebensjahr kommt.



Avizo! Austrujo. Por akceli la esperantan movadon ankaŭ inter fervojistaro, la aŭstria fakgrupo de A. L. L. E. intencas komence de Septembro 1929 aranĝi en la aŭstria alpa montaro, ĝeneralan renkontiĝon de esper. fervojistoj el eksterlando kaj Aŭstrio. Eksterlandaj samfakanoj estas petataj fari sugestojn pri tiu ĉi afero je la adreso: Josef Zink, Wien, X., Dampfgasse 21-1, Kunhelpo tiu-cela tre dezirinda.

Fervojlaborista esperanto-rondeto
Leipzig-Varen.

Nia bildo montras la diligentajn lernantojn de fervojista esp. rondeto en ĉirkaŭurbo de Leipzig. La labor-konsilantaro permesis al ĝi uzi ĝian laborĉambron por instrui. Por la studoj devas sufiĉi la

mallongaj laborpaŭzoj, ĉar ĉiuj rondetanoj estas tre okupataj kiel funkciuloj en lab. kultur k. sportmovadoj. Tre helpis al ni la gramatika kurso aperinta en la sindikata fervojista gazeto. Por la SAT-Kongreso ni interrilatas kun nia sindikato por aranĝi eksterordinaran fervojistan kunvenon dum la kongresaj tagoj kaj tiel veki pli grandan intereson ĉe ĉiuj kolegoj.

La laciĝa laborego apenaŭ permesas okupi sin pri spiritaj okupoj. Tamen, kiel montras niaj citoj, esp-otrovas eniron ĉe K-doj. E. Rödel (5068 Gotzkowskyst. 10-3. *El „Sennaciulo“.*



Propaganda unter dem Bedienungspersonal.

Der Holländische Zentralverband der Transportarbeiter hat eine lustige Propagandaflugschrift zur Verteilung unter

das Bedienungspersonal herausgegeben. Wir geben nachstehend eine amüsante, bebilderte Umschreibung des zwanzig-

stündigen Tagewerks eines Stewards wieder:

